EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 03 08
COM(2021) 103 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl Direktyvos 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo taikymo

{SWD(2021) 49 final}

1. Įvadas

Europos Sąjunga yra įsipareigojusi siekti, kad būtų užtikrintas aukščiausias klimato ir aplinkos apsaugos lygis. Todėl tvarių alternatyviųjų degalų gamybos, diegimo ir naudojimo didinimas yra vienas iš svarbiausių Europos transporto, energetikos ir klimato politikos prioritetų. Norint įgyvendinti komunikate „Europos žaliasis kursas“[1] iškeltą tikslą iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui bei prisidėti prie jame nustatyto nulinės taršos tikslo, labai svarbu sukurti tankų, platų, patikimą ir lengvai naudojamą visas transporto rūšis apimantį alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklą. Šis tinklas bus svarbus veiksnys, padedantis rinkoje įsisavinti netaršias ir mažataršes transporto priemones, laivus ir orlaivius[2]. Kalbant apie kelių transportą, komunikate „Europos žaliasis kursas“ nustatytas tikslas, kad iki 2025 m. turėtų veikti bent 1 mln. viešųjų įkrovimo prieigų ir degalų papildymo punktų. Šis tikslas – tai atspirties taškas iki 2030 m. tokią būtiną infrastruktūrą diegti kur kas didesniu mastu, kaip numatyta Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje [3]. Šioje strategijoje nustatyti svarbūs plataus užmojo didesnio masto alternatyviųjų degalų gamybos, diegimo ir naudojimo visų rūšių transporto priemonėse tarpiniai tikslai iki 2030 ir 2050 m., o atitinkamais atvejais – ir būtinos infrastruktūros diegimo tikslai.

Šioje ataskaitoje pateikiami veiksmų, kurių valstybės narės ėmėsi įgyvendindamos Direktyvą (ES) 2014/94 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo ir kurdamos alternatyviųjų degalų rinkas bei alternatyviųjų degalų infrastruktūrą Sąjungoje, rezultatai. Ji parengta remiantis tos direktyvos 10 straipsnio 3 dalies nuostatomis, pagal kurias Komisija kas trejus metus nuo 2020 m. lapkričio 18 d. privalo pateikti Direktyvos taikymo ataskaitą.

Ataskaitos grindžiamos išsamia informacija. Komisija atliko išsamų valstybių narių pagal šią direktyvą pateiktų nacionalinių įgyvendinimo ataskaitų vertinimą[4]. Rengdama šį vertinimą, ji rėmėsi palaikant ryšius su valstybėmis narėmis gauta informacija. Vykdydama šios direktyvos vertinimą, Komisija taip pat atliko išorės pagrindžiamąjį tyrimą[5]. Be to, Komisija atnaujino savo ataskaitą dėl pažangiausių alternatyviųjų degalų transporto sistemų ES[6]. Minėti vertinimai skelbiami kartu su šia ataskaita.

Remiantis šių vertinimų rezultatais matyti, kad valstybėms narėms visapusiškai įgyvendinus suplanuotus tikslus ir priemones, iki 2030 m. pavyktų įdiegti infrastruktūrą, kuri – remiantis apibendrintais skaičiais – galėtų palaikyti alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių parką, atitinkantį scenarijaus, pagal kurį bendras ES išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis sumažėtų 40 proc.,[7] prognozes. Kita vertus, kadangi valstybių narių planai vis dar labai skiriasi, o ne kelių transporto rūšys į juos neįtraukiamos arba į jas pakankamai neatsižvelgiama, dabartiniu diegimu neužtikrinama, kad visoje Sąjungoje būtų sukurtas visapusis ir išsamus lengvai naudojamos infrastruktūros tinklas. Be to, 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo plane[8] nustatytas platesnis užmojis – 2030 m. ES

[1] COM(2019) 640 *final*.

[2] Toliau šiame komunikate, jei nenurodyta kitaip, terminas „transporto priemonės“, atsižvelgiant į kontekstą, reiškia visų rūšių transporto priemones, įskaitant, *inter alia*, automobilius, sunkvežimius, autobusus, tolimojo susisiekimo autobusus, traukinius, orlaivius, laivus, keltus ir kt.

[3] COM(2020) 789 *final*.

[4] Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Nacionalinės įgyvendinimo ataskaitos“.

[5] Vertinimo pagrindžiamasis tyrimas.

[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/fd62065c-7a0b-11ea-b75f-01aa75ed71a1

[7] Apibrėžta 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategijoje.

[8] COM(2020) 562.

šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslas padidintas iki 55 proc., todėl būtina daug sparčiau didinti netaršių ir mažataršių transporto priemonių skaičių ir atitinkamai diegti infrastruktūrą.

Šioje ataskaitoje nurodomi aktyvesnių veiksmų toliau įgyvendinant valstybių narių politikos sistemas ir toliau kuriant politikos sistemą Europos lygmeniu privalumai. Tokie nustatyti faktai atitinka ankstesnes išvadas, kurias Komisija pateikė komunikate „Alternatyviųjų degalų naudojimo didinimas. Veiksmų planas“[9], taip pat Europos Parlamento pranešime dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo pateiktas išvadas[10]. Paskelbus išsamius atskirų nacionalinių įgyvendinimo ataskaitų vertinimus, padedamas pagrindas tolesnėms diskusijoms apie tai, kaip valstybės narės gali prisidėti prie greito pakankamos alternatyviųjų degalų infrastruktūros kūrimo. Šiomis aplinkybėmis matyti akivaizdžių sąsajų tarp įgyvendinant ekonomikos gaivinimo priemonę „Next Generation EU“ rengiamų nacionalinių ekonomikos gaivinimo bei atsparumo planų ir galimybių, susijusių su investicijų į tvarų judumą darbotvarke.

2. Dabartinė padėtis. Technologinė pažanga ir rinkų plėtra

Nuo 2014 m., kai buvo priimta ši direktyva, įvairių alternatyviųjų degalų rinkos, lyginant pagal skirtingose transporto rūšyse naudojamų transporto priemonių paplitimą ir infrastruktūros diegimą, vystėsi skirtingai.

1 lentelė. 2014–2020 m. ES užregistruotų alternatyviaisiais degalais varomų keleivinių automobilių skaičius

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.	Padidėjimas 2014–2020 m.
Elektromobiliai su baterijomis	75 067	119 222	164 681	244 231	376 534	616 644	904 262	1105 %
Prie elektros tinklo jungiami hibridiniai automobiliai	56 758	126 032	191 561	254 249	349 181	474 724	755 282	1231 %
Vandeniliu varomi automobiliai	53	192	362	531	714	1 187	1 492	2715 %
Suslėgtomis gamtinėmis dujomis varomi automobiliai	999 044	1 058 992	1 089 701	1 113 714	1 161 118	1 193 806	1 207 069	21 %
Suskystintomis naftos dujomis varomi automobiliai	6 906 769	7 089 523	7 232 050	7 264 118	7 628 053	7 714 409	7 707 823	12 %
Iš viso alternatyviaisiais degalais varomų automobilių	8 037 691	8 393 961	8 678 355	8 876 843	9 515 600	10 000 770	10 575 928	32 %
Alternatyviaisiais degalais varomų	2,99 %	3,12 %	3,23 %	3,30 %	3,59 %	3,72 %	3,93 %	

[9] COM/2017/0652 *final*, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=COM:2017:0652:FIN.
[10] (2018/2023(INI)) https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0297_LT.html

automobilių procentinė dalis								

Šaltinis: Europos alternatyviųjų degalų stebėjimo centras, 2021 m. sausio mėn. (www.eafo.eu).

Palyginti su padėtimi rinkoje Direktyvos priėmimo metu, **elektrifikuotų transporto priemonių**, visų pirma lengvųjų elektrifikuotų transporto priemonių ir autobusų (tiek elektrifikuotų autobusų su baterijomis, tiek prie elektros tinklo jungiamų hibridinių autobusų) rinka tapo daug labiau išvystyta. 2010–2020 m. ypač spartus augimas fiksuotas elektromobilių srityje, tiek kalbant apie bendrą užregistruotų transporto priemonių skaičių, tiek apie modelius, kuriuos galima įsigyti. 2020 m. trečiąjį ketvirtį elektromobiliai sudarė 9,9 proc. visų parduotų automobilių. Ši dalis, palyginti su ankstesniais metais, padidėjo (tada ji siekė 3 proc.[11]). Nors elektromobiliai vis dar sudaro nedidelę automobilių parko dalį, manoma, kad šios transporto priemonės rinkoje įsitvirtins dar spartesniais tempais. Tokį padidėjimą, be kita ko, lems būtinybė atitikti teisinius reikalavimus, sukurtus nustačius naujų lengvųjų automobilių išmetamo CO_2 normas[12] ir priėmus Netaršių transporto priemonių direktyvą[13], taip pat būtinybė laikytis oro kokybės teisės aktų nuostatų. Per pastaruosius keletą metų atsirado daug daugiau galimybių įsigyti ne tik automobilių ir furgonų, bet ir autobusų modelių. Techniniai laimėjimai ir didesnė baterijų talpa lemia tai, kad elektrifikuotų transporto priemonių rida gerokai viršija vidutinį per dieną nuvažiuojamą atstumą ES ir sudaro sąlygas vykti į tolimas keliones – dėl šių veiksnių vairuotojai palankiau vertina tokias transporto priemones. Sunkvežimių rinkos nuo 2014 m. vystosi daug lėčiau. Transporto priemonių (įskaitant modifikuotas) parkas tebėra labai mažas. Šiuo metu sunkvežimiai pradedami naudoti prekių išvežiojimo rinkoje, o gamintojai paskelbė, kad per kelis ateinančius metus rinkai pradės tiekti naujus modelius (įskaitant modelius, kurie gali nuvažiuoti ilgesnius atstumus). Tikimasi, kad iki 2025 m. šis segmentas tvirčiau įsitvirtins rinkoje. Be kita ko, tai turėtų lemti ir būtinybė atitikti teisinius reikalavimus, nustatytus priėmus sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio standartus[14]. Daug dažniau naudojami elektra varomi autobusai (ypač – viešojo transporto autobusai miestų teritorijose), o 2019 m. užregistruotų autobusų skaičius išaugo daugiau nei dvigubai. Be to, daugelis miestų išsikėlė labai plataus užmojo tikslus, susijusius su autobusų parkų elektrifikavimu, taigi, tikėtina, kad ši tendencija stiprės.

Palyginti su padėtimi rinkoje tuo metu, kai buvo priimta Direktyva, **vandenilio kuro elementais varomų transporto priemonių** rinka vystosi labai sparčiai, nepaisant to, kad jos atspirties taškas buvo labai kuklus. Nors kuro elementais varomi automobiliai, furgonai ir autobusai yra technologiškai išvystytos transporto priemonės, jų užregistruojama labai nedaug. Lengvųjų kuro elementais varomų transporto priemonių prieinamumo klausimu pažanga padaryta tik pavieniais atvejais: pavyzdžiui, 2020 m. ES buvo galima įsigyti keturis kuro elementais varomų automobilių modelius, bet ne visose valstybėse narėse. Europos pirminės įrangos gamintojai nepranešė apie dideles investicijas į vandenilio kuro elementais varomus automobilius ar furgonus. Kalbant apie autobusus, padėtis kiek geresnė: įvairūs Europos gamintojai pradėjo gamybą, o keliuose miestuose ir regionuose pradėta diegti vandenilio kuro elementais varomų autobusų parkus. Nors sunkvežimių rinka neįgijo didelio

[11] www.acea.be
[12] 2019/631/ES.https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0631
[13] 2019/1161/ES.https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj
[14] 2019/1242/ES.https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj

pagreičio, padėtis šiuo metu keičiasi. Nustačius naujus išmetamo CO_2 kiekio standartus, įvairūs pirminės įrangos gamintojai dabar pradeda skirti daug investicijų į vandenilio kuro elementais varomų sunkvežimių sprendimus, atsižvelgdami į tai, kad po 2025 m. bus pradėta ilgus nuotolius galinčių nuvažiuoti tokių sunkvežimių serijinė gamyba. Įsteigusi Europos švariojo vandenilio aljansą[15], ES suteikia stiprų stimulą geriau koordinuoti rinkos dalyvių veiksmus laikantis požiūrio, kad reikia atsižvelgti į visą vertės grandinę – laikantis tokio požiūrio taip pat turėtų paspartėti kuro elementais varomų sunkvežimių rinkos ir tolimojo susisiekimo autobusų rinkos plėtra.

Palyginti su padėtimi rinkoje Direktyvos priėmimo metu, pokyčiai atskiruose bendros **gamtinėmis dujomis varomų transporto priemonių** rinkos segmentuose skyrėsi. Visapusiškai išvystyta gamtinėmis dujomis varomų transporto priemonių ir jų sudedamųjų dalių technologija – tai pasakytina kalbant tiek apie iškastines, tiek apie biologinės kilmės suslėgtas gamtines dujas (SGD) ir suskystintas gamtines dujas (SkGD). 2020 m. lengvųjų automobilių parką sudarė apie 1,2 mln. automobilių. Transporto priemonių modeliai parduodami visuose ES rinkos segmentuose. Kita vertus, pastaraisiais metais gamintojai tiekia mažiau suslėgtomis gamtinėmis dujomis varomų transporto priemonių[16]. Gamtinėmis dujomis varomų sunkvežimių skaičius didėja stabiliau, ypač kalbant apie suskystintų gamtinių dujų segmentą.

Dar prieš priimant Direktyvą, rinkoje naudojamų **suslėgtomis naftos dujomis (SND) varomų** transporto priemonių parką sudarė apie 7 mln. tokių transporto priemonių. Priėmus Direktyvą, transporto priemonių naudojimas nežymiai padidėjo. Trys ketvirtadaliai šių transporto priemonių buvo užregistruota tik dviejose valstybėse narėse; taigi ES toliau išlieka didelė tokių transporto priemonių geografinė koncentracija. Keliuose miestuose yra SNG dujomis varomų autobusų parkai. Tačiau įsigyjama vis mažiau naujų SNG varomų autobusų ir jais vis rečiau pakeičiami turimi autobusai.

Be to, siekiant atitikti šiuo metu taikomus dyzelino ir benzino degalų standartus, gali būti gaminami **atsinaujinančiųjų išteklių skystieji degalai ir sintetiniai degalai** (įskaitant elektrosintetinius degalus). Todėl tokius degalus galima platinti naudojantis esama infrastruktūra ir naudoti standartinėse transporto priemonėse. Tik keliose valstybėse sukurta speciali biodegalų (e85), skirtų naudoti dviejų rūšių degalų vienalaikio naudojimo transporto priemonėse, infrastruktūra, be to, ir toliau užregistruojama labai nedaug tokių transporto priemonių. Esminis klausimas yra tai, koks tvarių alternatyviųjų biodegalų gamybos potencialas galėtų būti ateityje. Atsižvelgiant į galimybes gauti žaliavų, bendrą gamybos proceso veiksmingumą ir bendras biodegalų bei sintetinių degalų naudojimo sąnaudas, biodegalus visų pirma reikėtų naudoti tų rūšių transporte, kurių priklausomybę nuo iškastinio kuro sumažinti sunkiau (aviacijoje, vandens transporte).

Kalbant apie **vandens transportą**, duomenų apie biodegalų naudojimą, alternatyviaisiais degalais varomus **laivus** ir **elektros tiekimą nuo kranto** prisišvartavusiems laivams prieinamumas ribotas. 2019 m. visame pasaulyje iš viso buvo užsakyta pagaminti maždaug 300 SkGD varomų laivų. Buvo eksploatuojama tik pusė tokių laivų. Likusieji laivai dar nepastatyti. Visame pasaulyje eksploatuojamų elektra varomų laivų (įskaitant hibridinius)

[15] https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_en.

[16] Tai, kad mažėja naujų gamtinėmis dujomis varomų transporto priemonių paklausa, matyti ir iš kelių transporte sunaudojamo gamtinių dujų kiekio: 2008–2015 m. jis padidėjo daugiau nei dvigubai, bet nuo tada iš esmės išliko stabilus.

skaičius taip pat nedidelis, tačiau pastaruoju metu jis didėja: 2019 m. buvo eksploatuojama 160 laivų, o dar 104 buvo statomi[17]. 2019 m. pabaigoje maždaug 50 ES vidaus vandenų ir jūrų uostų buvo įdiegtas bent vienas elektros tiekimo nuo kranto prijungimo taškas[18].

Kalbant apie alternatyviųjų degalų naudojimą **geležinkelių sektoriuje**, elektrifikuota apie 60 proc. tinklo, kuriame vyksta 80 proc. viso eismo srauto[19]. Neseniai pradėti vykdyti pirmieji rinkoje pateikti užsakymai pagaminti vandenilio kuro elementais varomus traukinius. Kalbant apie alternatyviųjų degalų naudojimą **aviacijos sektoriuje**, biodegalai ir elektrosintetiniai degalai jau dabar gali būti maišomi su žibalu. Tačiau skystųjų biodegalų naudojama vis dar labai nedaug – jie sudaro 0,05 proc. oro transporto sektoriuje sunaudojamos energijos. Orlaivių gamintojai taip pat pradėjo investuoti į elektrinių, hibridinių ir vandeniliu varomų orlaivių kūrimą.

3. Direktyvos įgyvendinimas

Perkėlimas į nacionalinę teisę

Valstybės narės Direktyvą į nacionalinę teisę turėjo perkelti iki 2016 m. lapkričio 18 d. Daugelyje valstybių narių vėluojama perkelti Direktyvą į nacionalinę teisę. 2017 ir 2018 m. dėl neperkėlimo į nacionalinę teisę Komisija pradėjo 24 pažeidimo nagrinėjimo bylas. Daugelį bylų Komisija baigė nagrinėti 2018 m., o 2019 ir 2020 m. baigė nagrinėti ir likusias bylas. 2020 m. pabaigoje nebuvo nebaigtų nagrinėti pažeidimo bylų prieš valstybes nares dėl direktyvos neperkėlimo į nacionalinę teisę.

Nacionalinių politikos sistemų padėtis

Direktyvoje reikalaujama, kad kiekviena valstybė narė priimtų nacionalinę politikos sistemą (NPS), skirtą alternatyviųjų degalų rinkai transporto sektoriuje plėtoti ir atitinkamai jos infrastruktūrai diegti. Visų pirma į NPS turėjo būti įtraukti alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo nacionaliniai planiniai rodikliai ir tikslai, atsižvelgiant į paklausą šalyje, regione arba visoje Sąjungoje. Be to, valstybės narės turėjo numatyti nacionaliniams planiniams rodikliams ir NPS nustatytiems tikslams pasiekti būtinas priemones. Valstybės narės ne vėliau kaip 2016 m. lapkričio 18 d. turėjo pranešti apie savo NPS Komisijai.

Komisija savo 2017 m. NPS vertinime ir 2019 m. paskelbtame atnaujintame vertinime[20] padarė išvadą, kad NPS, kiek tai susiję su jose nustatytais prioritetais, žvelgiant iš visos ES perspektyvos, nėra visapusiškai suderintos. Valstybės narės buvo užsibrėžusius labai nevienodus užmojus, susijusius su alternatyviųjų degalų naudojimu ir jų infrastruktūra. Komisija taip pat padarė išvadą, kad ne visose NPS nustatyti aiškūs ir pakankami planiniai rodikliai ir tikslai, kuriems įgyvendinti skiriamos išsamios priemonės.

[17] https://safety4sea.com/352-confirmed-ships-are-using-battery-installations/
[18] https://eafo.eu/shipping-transport/port-infrastructure/ops/data
[19] „Transporto sistemos elektrifikavimas“ (angl. *Electrification of the Transport System*): https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/news/electrification-transport-system-expert-group-report
[20] SWD(2019) 29 *final*: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190029.pdf

Alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo veiksmų planas

Siekdama remti NPS įgyvendinimą ir vadovaudamasi Direktyvos 10 straipsnio 6 dalimi, 2017 m. lapkričio 8 d. Komisija priėmė ES alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo veiksmų planą[21]. Šiuo planu prisidedama prie tikslo iki 2025 m. sukurti visą TEN-T tinklą apimančią pagrindinę alternatyviųjų degalų infrastruktūrą, taip pat prie investicijų į infrastruktūrą didinimo. Plane paskelbta, kad pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP)[22] ir programą „NER 300“[23] investicijoms skiriama papildoma 800 mln. EUR parama. Veiksmų plane taip pat pažymėta, kad valstybių narių planuose reikia padidinti politikos užmojį, visų pirma kalbant apie infrastruktūros diegimą miestų teritorijose ir pasienio regionuose, taip pat naudojimosi paslaugomis gerinimo srityje.

Nacionalinių įgyvendinimo ataskaitų teikimas

Direktyvoje reikalaujama, kad valstybės narės ne vėliau kaip 2019 m. lapkričio 18 d. pateiktų Komisijai nacionalinę įgyvendinimo ataskaitą (NĮA) dėl savo nacionalinės politikos sistemos (NPS) įgyvendinimo laikotarpiu nuo NPS pateikimo iki bent 2018 m. gruodžio 31 d. Tose ataskaitose pateikiama Direktyvos I priede išvardyta informacija ir atitinkamais atvejais į jas įtraukiamas atitinkamas 3 straipsnio 1 dalyje nurodytų nacionalinių planinių rodiklių ir tikslų įgyvendinimo lygio pagrindimas. Iki 2020 m. gegužės 1 d. Komisija buvo gavusi 25 NĮA. Iki 2020 m. spalio 1 d. Komisija buvo gavusi ataskaitas iš visų valstybių narių, išskyrus vieną. Komisijos vertinimo išvados pateikiamos šioje ataskaitoje ir prie šios ataskaitos pridedamame Komisijos tarnybų darbiniame dokumente.

Direktyvos aspektai, dėl kurių Komisija turėjo imtis tiesioginių veiksmų

Degalų ženklinimas

Pagal Direktyvą valstybės narės privalo užtikrinti, kad vartotojams būtų teikiama aktuali, nuosekli ir aiški informacija apie tai, ar jų transporto priemonėms tinka rinkai pateikti degalai. Informacijos teikimas grindžiamas ženklinimo nuostatomis dėl degalų atitikties Europos standartizacijos organizacijų standartams, kuriais nustatomos degalų techninės specifikacijos. Atsižvelgdama į tai, Europos Komisija paprašė Europos standartizacijos komiteto (CEN) ir Europos elektrotechnikos standartizacijos komiteto (CENELEC) šiuo tikslu priimti atitinkamus standartus. Vėliau CEN ir CENELEC priėmė 2018 m. spalio 12 d. įsigaliojusį standartą EN 16942 „Degalai. Tinkamumo transporto priemonei identifikavimas. Vartotojui informuoti skirtas grafinis vaizdavimas“ ir 2021 m. kovo 20 d. įsigaliosiantį standartą EN 17186 „Transporto priemonių ir infrastruktūros suderinamumo nustatymas. Informacijos vartotojams apie elektra varomų transporto priemonių energijos tiekimą grafinis pateikimas“. Nuoseklių duomenų apie šių standartų taikymą valstybių narių rinkose yra nedaug. Komisija tikrina padėtį valstybėse narėse. Remiantis naujausia informacija galima teigti, kad valstybių narių degalinėse degalų etiketės naudojamos gana dažnai.

[21] COM/2017/0652 *final*, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=COM:2017:0652:FIN.
[22] https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport
[23] https://ec.europa.eu/clima/policies/innovation-fund/ner300_en

Degalų kainų palyginimas

Direktyvoje nustatyta, kad, degalinėje nurodant degalų kainas, informavimo tikslais reikėtų pateikti atitinkamų vieneto kainų palyginimą, visų pirma gamtinių dujų ir vandenilio kainų palyginimą. 2018 m. gegužės 17 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2018/732 nustatyta bendra alternatyviųjų degalų vienetų kainų palyginimo metodika. Reaguodamos į COVID-19 krizę, valstybės narės pritarė Komisijos pasiūlymui atidėti šio reglamento taikymo pradžios datą iki 2020 m. gruodžio 7 d.[24]. Vadovaujantis priimta metodika, degalų kainos išreiškiamos kaip atitinkamos valiutos suma 100 km. Degalų kainų degalinėse palyginimą reikėtų grįsti skaidriais lengvųjų automobilių, kuriuos būtų galima palyginti bent jau pagal jų svorį ir galią, pavyzdžiais. Vykdant EITP paramos programoms veiksmus buvo pateiktos rekomendacijos dėl suderinto nuostatos įgyvendinimo valstybėse narėse, be kita ko, tais atvejais, kai naudojamasi skaitmeninėmis priemonėmis.

Duomenų prieinamumas

Direktyvoje nustatyta, kad duomenys apie degalų papildymo punktų ir įkrovimo prieigų geografinę padėtį turi būti prieinami visiems naudotojams viešai ir nediskriminaciniu pagrindu. Siekiant padėti valstybėms narėms, buvo sukurtas EITP paramos programos veiksmas, kuriame dalyvauja 15 valstybių narių, Jį įgyvendinant daugiausia dėmesio skiriama įkrovimo prieigų operatorių ir e. judumo paslaugų teikėjų e. judumo identifikavimo kodų formai, nustatant valstybių narių kryžminio keitimosi informacija struktūros pagrindus. Įgyvendinant šį veiksmą pateikiami pasiūlymai, kaip valstybės narės gali plėtoti ir įgyvendinti savo nacionalinę IT infrastruktūrą, kurią pasitelkiant bus renkami ir pateikiami duomenys per nacionalinius prieigos punktus (NPP) pagal Direktyvą (ES) 2010/40 dėl intelektinių transporto sistemų.

Alternatyviųjų degalų infrastruktūros standartizavimas

Direktyva buvo papildyta ir iš dalies pakeista Komisijos deleguotuoju reglamentu (ES) 2019/1745. Reglamente nustatytos L kategorijos motorinių transporto priemonių įkrovimo prieigoms, elektros tiekimui nuo kranto vidaus vandenų laivams, vandenilio tiekimui kelių transportui ir gamtinių dujų tiekimui kelių ir vandens transportui taikomos techninės specifikacijos. Juo iš dalies keičiamas Direktyvos II priedas, konkrečiai nurodant standartus, kuriuos rekomendavo CEN ir CENELEC, atsakydami į Komisijos prašymą sukurti standartus.

Vis dar nebaigti įgyvendinti II priede nustatyti reikalavimai, susiję su motorinių transporto priemonių belaidžio įkrovimo prieigų, motorinių transporto priemonių akumuliatorių keitimo ir elektra varomų autobusų įkrovimo prieigų techninėmis specifikacijomis. Tačiau dėl belaidžio įkrovimo prieigų ir elektra varomų autobusų įkrovimo prieigų techninių specifikacijų numatyta 2021 m. priimti deleguotuosius reglamentus.

4. Veiksmų, kurių ėmėsi valstybės narės, analizė

Direktyvoje reikalaujama, kad valstybės narės savo nacionalinėse politikos sistemose nustatytų alternatyviųjų degalų infrastruktūros planinius rodiklius ir sukurtų atitinkamas

[24] 2020 m. birželio 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/858.

priemones tiems tiksliniams rodikliams pasiekti. Nors direktyvoje aiškiai nurodomi bendri kelių infrastruktūros ir uostų poreikiai, joje nepateikta bendros metodikos, kuria remiantis būtų galima nustatyti planinius rodiklius ir įvertinti priemonių kūrimą.

Remiantis vertinimo rezultatais matyti, kad, palyginti su NPS, daugeliu atvejų NĮA padaryta teikiamų duomenų kiekybės ir kokybės pažanga. Tačiau nemažoje dalyje ataskaitų nevisiškai ir nepatenkinamai atsižvelgiama į Direktyvoje nustatytus ataskaitų teikimo reikalavimus. Valstybės narės planinius rodiklius nustato ir priemones aprašo vis dar labai nevienodai. Dėl tokių skirtumų dar labiau būtina atlikti nuoseklų valstybių narių užmojų kurti alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklą ES vertinimą[25].

Valstybių narių transporto priemonių naudojimo įverčiai ir infrastruktūros diegimo planiniai rodikliai

ES lygmeniu apibendrinus valstybių narių NĮA pateiktus transporto priemonių įverčius ir infrastruktūros tikslinius rodiklius, matyti, kad jie yra šiek tiek platesnio užmojo, palyginti su 2016 m. NPS įverčiais ir tiksliniais rodikliais. Vis dar esama didelių skirtumų tarp valstybių narių.

Valstybės narės apskaičiavo, kad vis sparčiau pradedama naudotis **elektra varomomis transporto priemonėmis**. Kita vertus, yra labai didelių regioninių skirtumų. Remiantis valstybių narių prognozėmis galima daryti prielaidą, kad 2020 m. galėtų būti apie 2,5 mln. elektra varomų transporto priemonių, 2025 m. jų turėtų būti daugiau kaip 7 mln., o 2030 m. – daugiau kaip 30 mln.[26] Nors 2020 m. pabaigoje buvo užregistruota apie 1,8 mln. elektromobilių, daugelis valstybių narių peržiūrėjo su planiniais rodikliais ir atitinkamomis priemonėmis susijusius užmojus. Tikėtina, kad, įgyvendinant šiuos planinius rodiklius ir priemones, bus prisidedama prie spartesnio transporto priemonių naudojimo ir infrastruktūros diegimo tose valstybėse narėse po 2020 m. Numatoma, kad 2030 m. bendra elektromobilių dalis turėtų sudaryti apie 15 proc. visų dabartinių automobilių. Tačiau atskirose valstybėse narėse planavimas ir užmojai kalbant apie elektromobilių dalį visame automobilių parke 2030 m. svyruoja nuo mažiau nei 1 proc. iki daugiau kaip 40 proc.

2020 m. pabaigoje ES buvo įdiegta apie 213 000 viešųjų įkrovimo įrenginių[27], o apie 10 proc. tokių įrenginių sudarė greitieji krovikliai (>22 kW ir iki 350 kW). Šis skaičius viršija bendrą valstybių narių planinį rodiklį iki 2020 m. įdiegti daugiau kaip 180 000 įkrovimo prieigų. Dauguma planinius rodiklius pranešusių valstybių narių planuoja, kad 2030 m. įkrovimo prieigų ir transporto priemonių santykis turėtų būti maždaug 1:12. Laikantis prielaidos, kad toks santykis galėtų būti taikomas ir planinio rodiklio nepranešusioms valstybėms narėms, galima teigti, kad valstybės narės šiuo metu yra išsikėlusios tikslą, kad 2030 m. iš viso būtų įdiegta 2,7 mln. įkrovimo prieigų. Tačiau manoma, kad tokios įkrovimo prieigos Europoje bus pasiskirsčiusios labai netolygiai. Labiausiai tikėtina, kad tinklo spragų bus Pietų ir Rytų

[25] Dauguma valstybių narių pateikė elektra varomų transporto priemonių naudojimo įverčius ir nurodė elektros įkrovimo įrenginių diegimo planinius rodiklius 2020 m. Tačiau tik maždaug du trečdaliai valstybių narių pateikė duomenis apie 2025 arba 2030 m. planinius rodiklius. Kitų alternatyviųjų degalų infrastruktūros planinių rodiklių nustatymas yra labiau ribotas. Maždaug pusė valstybių narių pateikia su SGD ir SkGD susijusius planinius rodiklius. Tik maždaug trečdalis valstybių narių yra nustačiusios tikslinius rodiklius, susijusius su SkGD bunkeriavimu ir elektros tiekimu nuo kranto tiek jūrų, tiek vidaus vandenų kelių laivams. Galiausiai maždaug pusė valstybių narių pasirinko nustatyti kelių vandenilio infrastruktūros tikslus.

[26] Šie skaičiai pagrįsti 25 valstybių narių duomenimis.

[27] www.eafo.eu

Europoje – šiose teritorijose esančiose didelėse TEN-T pagrindinio tinklo dalyse kas 60 km įrengtų įkrovimo prieigų[28] nėra.

Kalbant apie elektra varomas transporto priemones ir jų infrastruktūrą, 2019 ir 2020 m. fiksuotas elektra varomų transporto priemonių registravimo didėjimas buvo daug spartesnis nei vykdomi viešųjų įkrovimo prieigų infrastruktūros diegimo darbai. Ši tendencija nepakito ir 2020 m. Iš tiesų 2019 m. buvo užregistruota 50 proc. daugiau elektra varomų transporto priemonių nei ankstesniais metais (2020 m. šis rodiklis siekė 52 proc.), o įkrovimo infrastruktūra išplėsta atitinkamai tik 38 proc. ir 30 proc.[29] Nors diegiant spartesnio įkrovimo technologijas gali būti lengviau spręsti didesnio transporto priemonių naudojimo klausimą, jei tokia tendencija tęsis ir toliau, gali kilti didelis pavojus, kad per kelis ateinančius metus infrastruktūros diegimas nebeatitiks elektra varomų transporto priemonių naudojimo masto. Tokia padėtis gali lemti didelių trūkumų, kurie gali pakenkti bendram šių transporto priemonių naudojimui.

Remiantis 16-os valstybių narių, kurios pateikė **SGD varomų transporto priemonių** įverčius, duomenimis galima daryti prielaidą, kad tose valstybėse narėse iki 2025 m. transporto priemonių skaičius padvigubės, o iki 2030 m. dar padidės. Vis dėlto, net ir esant tokiam padidėjimui ir atsižvelgiant į dabartinį didėjimo įverčių nepateikusių valstybių narių transporto priemonių parką, tikėtina, kad SGD varomų transporto priemonių dalis iki 2030 m. sudarys apie 1 proc. viso ES transporto priemonių parko. Atrodo, kad šiuo metu (2020 m.) įdiegtos infrastruktūros, kurią sudaro maždaug 3 600 įkrovimo prieigų, iš esmės pakaks būsimai paklausai patenkinti. Tas pats pasakytina apie dabartinę **SND infrastruktūrą**, nes valstybės narės nemano, kad dabartinis parkas iki 2030 m. turėtų labai padidėti.

Remiantis 11 apie SkGD pranešusių valstybių narių įverčiais, galima daryti prielaidą, kad **SkGD varomų sunkiųjų transporto priemonių parkas** iki 2030 m. galėtų gerokai padidėti. Tačiau, net ir padidėjus šių transporto priemonių parkui, jos vis dar sudarys tik apie 1 proc. ES sunkvežimių parko. 2020 m. ES buvo įdiegta apie 310 SkGD degalų papildymo punktų, skirtų pagrindiniams TEN-T transporto koridoriams. Nors dar yra neužpildytų spragų, esamais degalų papildymo punktais iš esmės jau užtikrinamas pakankamas tinklo junglumas.

Judumas naudojant vandenilio kuro elementus tebėra nišinė rinka. Kai kurios valstybės narės praneša užsibrėžusios didelius užmojus, susijusius su vandenilio **kuro elementais varomų transporto priemonių** naudojimu. Įgyvendinus šiuos užmojus, iki 2030 m. ES galėtų būti apie 300 000 tokių transporto priemonių. Kita vertus, maždaug pusė valstybių narių nepateikė jokių įverčių, be to, atrodo, kad nemažai valstybių narių dar nėra priėmusios vandenilio strategijos. 2020 m. buvo eksploatuojamos 125 vandenilio stotys, o remiantis valstybių narių tiksliniais rodikliais galima manyti, kad iki 2030 m. turėtų būti įrengta apie 600 stočių. Kadangi maždaug pusė valstybių narių neplanuoja diegti jokios infrastruktūros, jei Direktyva bus įgyvendinama taip, kaip dabar, ES pavyktų užtikrinti tik ribotą vandeniliu varomų transporto priemonių junglumą.

Valstybės narės pateikė labai nedaug duomenų apie **jūrų ir vidaus vandenų** laivų įverčius ir infrastruktūros diegimą. Todėl nėra galimybės atlikti nuoseklaus dabartinio ir planuojamo

[28] SWD(2017) 365 *final*.
[29] Eafo.eu, 2021 m. sausio mėn.

SkGD bunkeriavimo bei elektros tiekimo nuo kranto ES vertinimo. Direktyvoje 2014/94/ES nepateikta konkrečių nuostatų, susijusių su geležinkeliais ir aviacija.

Nacionalinio lygmens politika ir teisinės priemonės

Valstybės narės pranešė apie įvairias alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudojimo skatinimo ir infrastruktūros planinių rodiklių įgyvendinimo priemones. Visos valstybės narės įgyvendino vieną ar daugiau teisinių ir politikos priemonių, skirtų elektra varomoms transporto priemonėms propaguoti. Maždaug trys ketvirtadaliai valstybių narių taip pat sukūrė elektrifikuotų transporto priemonių ir susijusios viešojo transporto infrastruktūros skatinimo priemones. Daugiau kaip pusė valstybių narių taip pat pranešė apie teisines ir politikos priemones, kuriomis siekiama remti naudojimąsi transporto priemonėmis ir infrastruktūros diegimą gamtinių dujų ir vandenilio srityse. Tačiau tik kelios valstybės narės pranešė apie konkrečias priemones, susijusias su vandens transportu.

Remiantis 22-ose NĮA pateikta ribota informacija, valstybės narės 2016–2019 m. laikotarpiu iš viso skyrė apie 6,7 mlrd. EUR. Biudžeto asignavimai valstybėse narėse labai skyrėsi – vienur skirta vos 3 mln. EUR, kitur – beveik 2,7 mlrd. EUR. Didžiausią asignavimų dalį valstybės narės skyrė įvairių politikos rėmimo priemonių įgyvendinimui (pavyzdžiui, paramai transporto priemonių įsigijimui ir infrastruktūros diegimui), po to – paramai moksliniams tyrimams, technologinei plėtrai ir demonstracinei veiklai bei gamybai. Didžiausia valstybių narių paramos iš biudžeto lėšų dalis skirta elektrifikuotoms transporto priemonėms ir įkrovimo infrastruktūrai, po to – kelių transporte naudojamam vandeniliui ir paramai kelių transporte naudojamoms gamtinėms dujoms. Vandens transportui buvo skirta daug mažesnė suma – ji nesiekė 5 proc. viso finansavimo.

Atsižvelgiant į bendrus valstybių narių nustatytus transporto priemonių ir infrastruktūros įverčius ir planinius rodiklius, atrodo, kad priemonės, apie kurias pranešė valstybės narės, apskritai yra tinkamos transporto priemonių naudojimui ir infrastruktūros diegimui spartinti. Tai ypač pasakytina apie elektrifikuotas transporto priemones ir jų infrastruktūrą.

5. Direktyvos poveikio vertinimas

Direktyvos 10 straipsnio 3 dalyje nustatytas reikalavimas teikti ataskaitas apie jos poveikį alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudojimui ir susijusios infrastruktūros diegimui. Šiame skyriuje apibendrinami darbo, kuris buvo vykdomas atliekant Direktyvos vertinimą, rezultatai. Šiame dokumente pateikiamais faktais neužbėgama už akių jokioms Direktyvos vertinimo, kurį planuojama paskelbti iki 2021 m. vasaros, išvadoms. Tame vertinime bus pateikti išsamesni vertinimo rezultatai, susiję su diegimu ir infrastruktūros kokybe, įskaitant informaciją naudotojams.

Alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudojimas ir infrastruktūros diegimas

Remiantis analizės rezultatais matyti, kad Direktyva kartu su kitomis teisėkūros iniciatyvomis, tokiomis kaip reglamentai dėl lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio normų ir standartų bei Pastatų energinio naudingumo direktyva[30],

[30] Direktyva 2010/31/ES.

turėjo didelį poveikį tiek alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudojimui, tiek jų infrastruktūrai. Taikant Direktyvą, 2020 m. alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių dalis, palyginti su visomis parduotomis transporto priemonėmis, yra šiek tiek didesnė nei hipotetiniu atveju, jei ši direktyva nebūtų taikoma. Šis teigiamas Direktyvos poveikis gerokai padidės artėjant 2030 m., kai bus parduodama dar daugiau netaršių ir mažataršių transporto priemonių.

Direktyva taip pat turėjo tiesioginį poveikį elektros įkrovimo punktų skaičiui. Prognozuojama, kad jis 2030 m. bus maždaug dvigubai didesnis nei tuo atveju, jei Direktyva nebūtų priimta. Panašus poveikis turėtų būti juntamas kalbant apie vandenilio ir SkGD degalų papildymo punktus. Manoma, kad SGD infrastruktūrai direktyva turės mažesnį poveikį, nes infrastruktūros tinklas jau buvo sukurtas prieš priimant šią direktyvą.

Sunku įvertinti Direktyvos poveikį alternatyviųjų degalų naudojimui ir elektros tiekimui nuo kranto laivybai ir vidaus vandenų keliams. Remiantis turimais duomenimis galima daryti išvadą, kad daugumoje valstybių narių skiriamos ribotos investicijos į alternatyviųjų degalų infrastruktūrą, skirtą suskystintų gamtinių dujų bunkeriavimui ir elektros tiekimui nuo kranto uostuose. Kita vertus, tikėtina, kad Direktyva turės svarbų poveikį būtent šiose srityse artėjant jų tikslinėms diegimo datoms – 2025 arba 2030 m.

Direktyvos poveikis infrastruktūros kokybei[31]

Direktyva taip pat turėjo didelį poveikį alternatyviųjų degalų infrastruktūros sąveikumui. Tačiau tebėra tam tikrų trūkumų, dėl kurių naudotojams kyla kliūčių sklandžiai keliauti iš vienos valstybės į kitą, ypač naudojantis elektra varomomis transporto priemonėmis.

Siekiant užtikrinti **sąveikumą**, Direktyvoje ir vėlesniame Komisijos deleguotajame reglamente (ES) 2019/1745 nustatytos įkrovimo prieigos ir (arba) degalų papildymo punkto ir transporto priemonės fizinės jungties techninės specifikacijos. Atsiradus galimybei pagal Direktyvą priimti deleguotuosius aktus, remiantis Europos standartizacijos organizacijų praktine patirtimi, galima paprasčiau tikslingai perkelti technines specifikacijas į Europos Sąjungos teisę. Tačiau Direktyva nėra tinkamai pritaikyta siekiant spręsti klausimus, susijusius su poreikiu nustatyti tolesnius su ryšių sąsajomis susijusius techninius standartus, sunkiųjų transporto priemonių ir laivų įkrovimu, taip pat su metanolio ir amoniako bunkeriavimo poreikiu, skystojo vandenilio degalų papildymo poreikiu ir visapusiško vandenilio degalų papildymo ekosistemos sąveikumo užtikrinimu.

Direktyva siekiama sukurti **patogią naudoti** infrastruktūrą. Šis tikslas pasiektas tik iš dalies. Toliau pateikiami apibendrinti su naudotojų patirtimi susiję trūkumai, visų pirma – tarpvalstybinio elektromobilumo srityje.

Labai svarbu, kad būtų galima **nesunkiai gauti informaciją** apie tai, kur įrengtos visos įkrovimo prieigos ir degalų papildymo punktai, ir apie jų prieinamumą. Vis dėlto šiuo metu ne visada pavyksta susipažinti su tokia informacija. Daugelyje valstybių narių nesuteikiama

[31] Informacija grindžiama vertinimo pagrindžiamuoju tyrimu ir Tvaraus transporto forumo ataskaita, kurioje analizuojamos suinteresuotųjų šalių nuomonės, susijusios su pagrindiniais politikos poreikiais ir veiksmų galimybėmis alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo ir vartotojų paslaugų srityje; https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf

sisteminga prieiga prie tokių duomenų. Kadangi duomenys yra nevienodos kokybės, jais remiantis ne visada lengva kurti visapusiškas naujiems naudotojams skirtas paslaugas.

Nors Direktyvoje reikalaujama **skaidriai nurodyti kainas**, daugelis naudotojų vis dar gauna tik ribotą informaciją apie galutinę įkrovimo seanso kainą. Įkrovimo prieigose dažnai nėra aiškiai nurodytų kainų, neretai su jomis negalima susipažinti ir naudojantis mobiliosiomis programėlėmis. Be to, kainas sudaro daug skirtingų sudedamųjų dalių, todėl sunku palyginti galutiniams naudotojams taikomas kainas.

Direktyvoje pateikiamos nuostatos dėl ***ad hoc* mokėjimo**, siekiant užtikrinti, kad nė vienas naudotojas neįstrigtų kelyje dėl mokėjimo sunkumų. Tačiau rinkose sukurta įvairių skaitmeninių sprendimų. Europoje nėra paprasto vienodo *ad hoc* mokėjimo būdo (pavyzdžiui, kredito ir (arba) debetine banko kortele). Kadangi ne visi elektromobilumo paslaugų teikėjai ar tarptinklinio ryšio platformos siūlo savo paslaugas kiekvienoje įkrovimo prieigoje, sutartimi grindžiamas įkrovimas Sąjungoje veikia nevienodai. Vis daugiau vartotojų skundžiasi dėl nepakankamo kainų skaidrumo ir dėl to, kad vartotojams nepatogu naudotis įkrovimo infrastruktūra, visų pirma kalbant apie apmokėjimą. Tokie veiksniai laikomi kliūtimis, kurios itin trukdo sklandžiau keliauti ilgesniais atstumais.

Kalbant apie **elektrifikuotų transporto priemonių integravimą į elektros energijos sistemą**, dabartinėmis Direktyvos nuostatomis užtikrinama elektromobilumo ir elektros energijos rinkų taisyklių darna. Tačiau ateityje, kai transporto priemonės bus naudojamos dideliu mastu, reikės sudaryti galimybes naudotis išmaniuoju ir dvikrypčiu įkrovimu siekiant užtikrinti, kad elektrifikuotas transporto priemones būtų galima integruoti į elektros energijos sistemą. Neseniai priimtoje naujos redakcijos Elektros energijos direktyvoje (2019/944/ES) jau numatytos galimybės sukurti konkurencingų elektros energijos paslaugų plėtojimo sistemą, kurią įgyvendinant (jei valstybės narės ją greitai[32] ir teisingai perkeltų į nacionalinę teisę) būtų padėtas pagrindas rinkoje plėtoti išmaniojo įkrovimo ir transporto priemonių prijungimo prie tinklo paslaugas, ypač, jei būtų įdiegta išmaniojo įkrovimo infrastruktūra. Išmaniojo įkrovimo infrastruktūra apima įkrovimo prieigą, įkrovimo prieigos ir transporto priemonės ryšį ir pačią transporto priemonę. Tačiau šiuo metu Direktyva menkai remiama išmaniojo įkrovimo infrastruktūra ir nedaug prisidedama prie palankesnių sąlygų plėtoti išmanaus ir dvikrypčio įkrovimo paslaugas. Valstybių narių NPS ir NĮA šia tema pateikiama nedaug informacijos.

6. Valstybių narių planavimo suderinamumas su bendro 2030 m. ES klimato srities tikslo padidinimo poveikiu

Remiantis valstybių narių nacionalinių įgyvendinimo ataskaitų duomenimis matyti, kad jų dabartinis bendras užmojis, susijęs su netaršių ir mažataršių transporto priemonių naudojimu kelių sektoriuje, iš esmės atitinka prognozes dėl būtino kelių transporto indėlio siekiant anksčiau nustatyto ES tikslo iki 2030 m. 40 proc. sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Tačiau esama didelių regioninių skirtumų. Esant tokiems skirtumams,

[32] Susijusių Direktyvos 2019/944/ES straipsnių perkėlimo į nacionalinę teisę terminas: 2020 12 31.

nepavyks užtikrinti, kad visoje ES būtų sukurtas vientisas alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklas, be to, jie gali lemti tolesnio rinkos susiskaidymo riziką.

Neseniai priimtame Klimato politikos tikslo įgyvendinimo plane nustatytas daug platesnis užmojis – iki 2030 m. išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 55 proc. Todėl reikės gerokai paspartinti tvarių alternatyviųjų degalų ir netaršių bei mažataršių transporto priemonių įsisavinimą. Atsižvelgiant į prie Klimato politikos tikslo įgyvendinimo plano pridėtą scenarijų, palyginti su dabartiniu scenarijumi[33], visame automobilių parke turėtų smarkiai padidėti **netaršių ir mažataršių automobilių** (įskaitant elektromobilius su baterijomis, kuro elementais varomus automobilius ir prie elektros tinklo jungiamus hibridinius automobilius) dalis.

Be to, įgyvendinant šį platesnį užmojį, taip pat reikėtų spartesniais nei šiuo metu valstybių narių suplanuotais tempais diegti atitinkamą įkrovimo infrastruktūrą. Visose valstybėse narėse reikėtų aktyviau dėti pastangas siekiant užtikrinti, kad visoje Sąjungoje būtų užtikrinta tinkama tinklo aprėptis, o tose valstybėse narėse, kurios šiuo metu yra išsikėlusios palyginti nedidelį užmojį, reikėtų imtis labai didelių pastangų. Be elektros įkrovimo infrastruktūros, laikotarpiu po 2025 m. reikia sukurti pakankamą vandenilio infrastruktūrą, visų pirma siekiant paspartinti vandenilio elementų sunkvežimių įsisavinimą po 2030 m.

Platesnio 2030 m. klimato politikos tikslo užmojo poveikis nėra toks akivaizdus kalbant apie poreikį sukurti papildomą **SGD ir SkGD** degalų papildymo infrastruktūrą (kitaip nei numatyta dabartiniuose valstybių narių planuose). Nors galima manyti, kad iki 2030 m. bus labiau naudojamasi SGD ir SkGD varomomis transporto priemonėmis (ypač kalbant apie sunkiųjų transporto priemonių segmentą), atrodytų, kad suplanuota infrastruktūra iš esmės jau yra pakankama. Tai ypač pasakytina apie SGD infrastruktūrą, taip pat atsižvelgiant į tai, jog tikimasi, kad po 2035 m. gerokai sumažės SGD varomų transporto priemonių dalis. SkGD infrastruktūra jau dabar apima pagrindinius TEN-T transporto tinklo koridorius ir iš esmės gali patenkinti su numatomu parko augimu susijusius poreikius.

Komunikate „Europos žaliasis kursas“ taip pat pabrėžiama, kad labai reikia mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro **laivybos** sektoriuje. Scenarijuose, kuriais grindžiamas 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo planas bent 55 proc. sumažinti visos ekonomikos mastu išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, prognozuojama, kad didelę dalį degalų sudarys alternatyvieji degalai, pavyzdžiui, iš atsinaujinančiųjų išteklių gaminami ir mažo anglies dioksido kiekio skystieji degalai. Kiti alternatyvieji degalai, kurie bus naudojami visų pirma po 2030 m., – tai vandenilis arba vandenilio nešikliai, pavyzdžiui, amoniakas, taip pat suskystintos gamtinės biodujos, elektra, metanolis ir elektrosintetiniai degalai. Reikia sukurti visų šių degalų rūšių (išskyrus elektrosintetinius degalus) infrastruktūrą.

Įgyvendinant iniciatyvą „FuelEU Maritime“[34], kuri bus priimta 2021 m., bus atliekama tolesnė jūrų transporto sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro ir taršos mažinimo analizė. Akivaizdu, jog reikia imtis didelių ir ilgalaikių pastangų siekiant užtikrinti, kad būtų sukurta tinkama tokių degalų tiekimo infrastruktūra. Dabartiniai valstybių narių planai šioje

[33] SWD/2020/176 *final* https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020SC0176

[34] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-

srityje gerokai atsilieka nuo veiksmų, kuriuos reikės atlikti siekiant atitikti trumpalaikius ir vidutinės trukmės laikotarpio išmetamo ŠESD ir teršalų kiekio mažinimo reikalavimus, susijusius su Europos žaliojo kurso įgyvendinimu. Be to, būtina skirti daug papildomų investicijų tam, kad būtų galima sukurti reikiamą įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūrą (ypač kalbant apie netaršius laivus ir infrastruktūrą uostuose). Remiantis nacionalinėmis įgyvendinimo ataskaitomis, tokie ištekliai valstybių narių planuose šiuo metu nenumatyti, o siekiant įgyvendinti klimato srities tikslą, gali prireikti didesnio finansavimo.

Nors Direktyvoje nėra aiškiai aviacijos ir geležinkelių transporto sektoriams skirtų nuostatų, jie taip pat turės dėti daugiau pastangų, kad būtų pasiektas Klimato politikos tikslo įgyvendinimo plano užmojis. Kalbant apie aviacijos sektorių, iniciatyva „RefuelEU“ siekiama padidinti tvarių aviacinių degalų pasiūlą ir paklausą ES[35]. Įgyvendinus šią iniciatyvą, sumažės aviacijos sektoriaus aplinkosauginis pėdsakas ir bus lengviau siekti ES klimato srities tikslų. Be to, reikia dėti daugiau pastangų siekiant paspartinti elektros tiekimą oro uostuose stovintiems orlaiviams ir sumažinti antžeminio manevravimo priklausomybę nuo iškastinio kuro. Kalbant apie geležinkelius, reikia dėti daugiau pastangų siekiant toliau elektrifikuoti geležinkelio linijas ir užtikrinti, kad vandenilį būtų galima naudoti kaip alternatyvą tose geležinkelių tinklo dalyse, kurias sunku elektrifikuoti.

7. Išvada

Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyva atlieka labai svarbų vaidmenį skatinant valstybes nares kurti alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo politiką ir priemones. Valstybės narės perkėlė Direktyvą į nacionalinę teisę ir sukūrė savo nacionalines politikos sistemas (NPS). Nors tarp valstybių narių esama skirtumų, įgyvendinant tokias politikos sistemas jau galima paprasčiau kurti ilgalaikę ir į ateitį orientuotą perspektyvą iki 2030 m. įdiegti elektros, gamtinių dujų ir vandenilio infrastruktūrą. Apie tokių politikos sistemų įgyvendinimą valstybės narės taip pat pranešė savo pirmosiose 2019 m. nacionalinėse įgyvendinimo ataskaitose.

Direktyva turi teigiamą poveikį alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudojimui ir jų infrastruktūrai. Remiantis Komisijos tarnybų atlikta analize, nepriėmus Direktyvos, rinkos būtų buvusios mažiau išplėtotos. Vis dėlto, akivaizdūs ir dabartinės politikos sistemos trūkumai: kadangi nesukurta išsami ir privaloma metodika, kuria remdamosi valstybės narės galėtų apskaičiuoti planinius rodiklius ir patvirtinti priemones, valstybėse narėse išsikelti labai skirtingi planinių rodiklių nustatymo ir paramos priemonių užmojai. Pavyzdžiui, pagal valstybių narių pateiktas prognozes, elektromobilių dalis visame automobilių parke 2030 m. svyruoja nuo mažiau nei 1 proc. iki daugiau kaip 40 proc. Nevienodi užmojai atsispindi atitinkamuose infrastruktūros planiniuose rodikliuose, taigi infrastruktūros diegimas valstybėse narėse planuojamas labai nevienodai. Be to, politikos sistemose dažnai nepateikiama pakankamai išsamios informacijos apie esamą padėtį ir esamų bei planuojamų politikos priemonių įgyvendinimą. Tokia išvada atitinka ankstesnių

[35] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12303-ReFuelEU-Aviation-Sustainable-Aviation-Fuels

Komisijos vertinimų išvadas bei 2018 m. Europos Parlamento pranešimo savo iniciatyva dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros išvadas[36].

Dabartinis infrastruktūros diegimo lygis yra pakankamas, kad ja galėtų naudotis gana nedaug šiuo metu keliais važinėjančių alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių, nes šių priemonių skaičius ir infrastruktūros diegimo lygis yra tarpusavyje susiję. Tačiau visą Sąjungą apimančio visuotinio ir visapusiško alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklo nėra. Pavyzdžiui, kalbant apie elektros įkrovimą, daugelyje TEN-T pagrindinio tinklo dalių įkrovimo punktai įrengti ne kas 60 km, kaip rekomenduojama. Todėl mažai tikėtina, kad, įgyvendinant dabartinę teisinę sistemą, per kelis artimiausius metus visoje Europoje pavyks sukurti reikiamą tinklą, net jei visos valstybės narės įgyvendintų savo planinius rodiklius. Tai pasakytina ir apie kitą alternatyviųjų degalų infrastruktūrą, ypač vandens transporto.

Komisija pasiūlė iki 2030 m. ES išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 55 proc. (ankstesnis mažinimo tikslas buvo 40 proc.). Toks pasiūlymas daro svarbų poveikį būtinam alternatyviųjų degalų, transporto priemonių ir infrastruktūros įsisavinimui. Norint pasiekti šiuos plataus užmojo tikslus būtina gerokai paspartinti netaršių transporto priemonių ir susijusios infrastruktūros įsisavinimą visuose lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių rinkos segmentuose. Reikės imtis daug didesnių pastangų, nei tos, apie kurias valstybės narės pranešė pagal šios direktyvos nuostatas. Tokios pastangos susijusios ne tik su kelių transportu, bet ir su kitomis transporto rūšimis, pavyzdžiui, su vandens transportu ir aviacija. Reikia sparčiau naudoti tvarius alternatyviuosius degalus ir tiekti elektrą prisišvartavusiems laivams bei oro uostuose stovintiems orlaiviams.

Nors paaiškėjo, kad pagal Direktyvą parengtos **techninės specifikacijos** yra labai aktualios, kilo būtinybė parengti naujas Direktyva grindžiamas technines specifikacijas. Tokios techninės specifikacijos visų pirma susijusios su įvairių elektrifikuotų transporto priemonių įkrovimo ekosistemos dalyvių sąveikumu ir skaidriu keitimusi informacija. Būtina nustatyti sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo ir skystojo vandenilio degalų papildymo standartus. Be to, jūrų transporto ir vidaus vandenų laivybos sektoriai taip pat pajus papildomų bendrųjų techninių specifikacijų, skirtų sudaryti sąlygas alternatyviesiems degalams patekti į rinką ir šį patekimą konsoliduoti, teikiamą naudą, ypač kiek tai susiję su elektros ar vandenilio degalų tiekimu.

Remiantis **vartotojų požiūriu**, naudotis alternatyviųjų degalų infrastruktūra neturi būti sunkiau nei naudotis įprasta degalų papildymo infrastruktūra. Siekiant šio tikslo, būtina užtikrinti galimybę gauti informaciją apie vietas, kuriose yra įkrovimo prieigos ir degalų papildymo punktai, ir taikomas kainas, taip pat užtikrinti sklandų mokėjimą. Dabartinėje politikos sistemoje esama trūkumų ir vartotojai gali susidurti su problemomis, ypač keliaudami iš vienos valstybės į kitą.

Galiausiai, atsižvelgiant į Komisijos komunikatą COM/2020/299[37], būtina užtikrinti, kad į **elektros sistemą** ekonomiškai efektyviu būdu būtų integruojama daugiau elektrifikuotų transporto priemonių. Siekiant išvengti tinklo perkrovos ir apriboti brangias investicijas į tinklo infrastruktūrą, esminis vaidmuo tenka išmaniajam elektrifikuotų transporto priemonių įkrovimui. Išmanioji elektrifikuotų transporto priemonių integracija ir dvikryptis įkrovimas

[36] (2018/2023(INI)) https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0297_LT.html
[37] Komisijos komunikatas COM/2020/299 „Neutralaus poveikio klimatui ekonomikos stimuliavimas: ES energetikos sistemos integravimo strategija“.

taip pat suteiks lankstumo bendrai valdant energetikos sistemą, todėl bus lengviau integruoti padidėjusią kintančiųjų atsinaujinančiųjų išteklių energijos gamybos dalį. Nors 2019 m. priimta Elektros energijos direktyva[38] ir tais pačiais metais priimtu Elektros energijos reglamentu[39] sukurta elektros energijos rinkos teisės aktų sistema, gali prireikti nustatyti papildomų su įkrovimo prieiga ir ryšiu tarp įkrovimo punkto ir transporto priemonės susijusių reikalavimų, kad būtų galima sudaryti visapusiškas sąlygas išmaniojo ir dvikrypčio įkrovimo paslaugoms teikti.

Be to, pereinant prie alternatyviųjų degalų ir gana ribotai naudojant alternatyvias transporto priemones, **investicijos** į infrastruktūrą gali būti nepelningos. Tai ypač pasakytina apie vietoves, kuriose paklausa maža ir kuriose sudėtingiau plėtoti verslą, pavyzdžiui, kaimo vietovėse arba vietovėse, kuriose transporto priemonių įsisavinama mažai. Be to, gali prireikti skirti papildomos paramos tam, kad kuriant TEN-T pagrindinį ir visuotinį tinklą drauge būtų galima diegti itin spartaus įkrovimo prieigas ir vandenilio stotis. Šiuo atveju viešąjį viešųjų įkrovimo prieigų arba degalų papildymo punktų finansavimą reikia toliau skirti toms tinklo dalims, kuriose privačios investicijos nebus pelningos. Tai būtina siekiant įgyvendinti Komisijos tikslus iki 2025 m. įdiegti bent 1 mln. viešųjų įkrovimo prieigų ir degalų papildymo punktų.

Atsižvelgdama į šias aplinkybes, Komisija paskelbė apie susijusių teisės aktų peržiūrą (pavyzdžiui, 2021 m. bus peržiūrėtos lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio normos, o 2022 m. – sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio standartai), būsimas jūrų transporto ir aviacijos sektoriams skirtų iniciatyvų „FuelEU“ ir „ReFuelEU“ peržiūras, taip pat apie Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos[40] peržiūrą, kurią atlikus bus sustiprintos priemonės atsinaujinančiųjų degalų, vandenilio ir elektros naudojimo transporto sektorių srityse. Taip pat reikia imtis tolesnių ES lygmens veiksmų, siekiant užtikrinti, kad **diegiant sąveikią ir naudotojams patogią įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūrą**[41] būtų atsižvelgiama į poreikį visose transporto rūšyse sparčiau įsisavinti transporto priemones ir degalus.

Siekiant įgyvendinti komunikate „Europos žaliasis kursas“ numatytą didesnį klimato srities užmojį ir užkirsti kelią bet kokioms būsimoms rinkos augimo kliūtims, šiuo tikslu reikia stiprinti dabartinę ES lygmens politinę sistemą. Komisija šiuo metu atlieka poveikio vertinimą, kuriuo bus naudojamasi peržiūrint Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyvą, ir tinkamai atsižvelgs į šios ataskaitos išvadas, taip pat į vykdomo Direktyvos vertinimo išvadas.

[38] 2019/944/ES.
[39] 2019/943/ES.
[40] 2018/2001/ES.
[41] Viešosios infrastruktūros klausimas bus sprendžiamas persvarstant Direktyvą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, o privačios įkrovimo infrastruktūros gyvenamuosiuose ir negyvenamuosiuose pastatuose klausimai bus nagrinėjami peržiūrint Pastatų energinio naudingumo direktyvą.